Nr 18. Kraków, dnia 15 września 1901 r. Rok II.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Długa 34.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski**, Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Długa l. 34, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Precz z „humanitarnością" urzędową!

Ciąg dalszy.

Instytucye emerytalne.

Dwie instytucye administrowane przez ministerstwo kolejowe, utworzono dla spraw emerytalnych funkcyonaryuszy kolejowych, a mianowicie: »Fundusz pensyjny dla urzędników i podurzędników c. k. kolei państwowych« i »Fundusz prowizyjny dla sług i robotników, zatrudnionych przy c. k. kolejach państwowych". Już sama dwoistość tych zakładów, mających w zasadzie na celu ubezpieczenie starości, przez odmienną stylizacyę postanowień statutowych, przyczynia się do upośledzenia niższej kategoryi funkcyonaryuszy, t. j. sług i robotników.

Co w tych dwóch instytucyach się dzieje, tego absolutnie wiedzieć nie można, bo aczkolwiek co do »kasy chorych« i »zakładu ubezpieczenia od wypadków" mamy niedokładne sprawozdania i wykazy statystyczne, to przecież wprawny umysł, posiłkowany codziennemi spostrzeżeniami, nawet i z poza tych powierzchownych dat, potrafi dojść do pewnych, bardzo do prawdy zbliżonych wykładników.

Ukrywająca się przed wszelaką krytyką gospodarka zakładów emerytalnych, musi być strasznem oskarżeniem praktykowanego tamże systemu i całego kolejnictwa, skoro tak starannie ukrywa się przed światłem dziennem, osłaniając się taką tajemnicą, że dotychczas nikomu podpatrzyć się jej nie dało. Muszą się tam dziać rzeczy do nieba o pomstę wołające, które wykazałyby jasno jak na dłoni, ile to ludzi rok rocznie puszcza się z torbami bez żadnego zaopatrzenia na starość, ile ich marnieje w służbie kolejowej. A przecież byłoby dla nas rzeczą pierwszorzędnej wagi wiedzieć następujące szczegóły:

1. Ile członków w przeciągu każdego roku do instytucyi tych wstąpiło i ile wystąpiło?

2. Ilu członkom w przeciągu roku wypłacono tylko jednorazową odprawę?

3. Ile członków spensyonowano z minimalnym wymiarem emerytury, t. j. po 10, a względnie 5 latach służby kolejowej?

4. Ile członków spensyonowano powyżej 10 lat służby kolejowej, a specyalnie po 11, 12, 15, 20 latach i t. d.

5. Ile członków dosłużyło pełnej emerytury?

6. Po ilu latach emerytury nastąpiła śmierć członka?

7. Wysokość rent emerytalnych i ilość poszczególnych pozycyj?

8. W końcu poszczególne przyczyny spensyonowania, np. choroba, kalectwo, wiek, z urzędu i t. p.?

Pytania powyższe mówią jasno same przez się, do czego daty te są nam potrzebne, z drugiej strony brak na nie urzędowych odpowiedzi dowodzi, że nawet fałszowana statystyka nie potrafiłaby ukryć, jak strasznym, ciężkim i niszczącym jest zawód kolejarza. Dowiedzianoby się, ile rodzin rok rocznie wyrzuca się z pracy, jaką jest przeciętna liczba lat służby i życia kolejarza, ile ofiar pochłaniają dyscyplinarki, a w końcu dowiedzianoby się bardzo wiele innych »pięknych« rzeczy, stojących w sprzeczności z zasadami humanitarności, wygłaszanemi codziennie przez naszych »socyalnych polityków« kolejowych.

Naszą rzeczą, jako organizacyi, jest postarać się o to, aby podobnie jak inne zakłady humanitarne, także instytucye emerytalne ogłaszały coroczne sprawozdania. Nie jest to bynajmniej rzeczą drobiazgową, bo sam fakt wykazywania działalności tych zakładów, zmusi je do oględniejszego postępowania, obawa samej krytyki wpłynie na reformy pod niejednym względem.

Z końcem roku 1899 fundusz pensyjny liczył 12.422 członków, a majątek jego wynosił 13,832.592 zlr. Fundusz prowizyjny liczył 43.108 członków, a majątek wynosił 9,786.432 zlr. Pensyonowano funkcyonaryuszy 201, prowizyonowano 191. Należytości emerytalne pensyonowanych wynosiły 2,339.903 zlr., prowizyonowanych 282.718 zlr. Skąpych tych kilka dat, zaczerpniętych z urzędowego ministeryalnego sprawozdania, mówi jednakże już bardzo wiele. Przedewszystkiem uderza każdego w oczy, że liczebnością członków 4 razy słabszy fundusz pensyjny, 8 razy więcej wydaje na emerytury, aniżeli fundusz prowizyjny, czyli że zobowiązania funduszu pensyjnego wobec swych członków, mają się tak do funduszu prowizyjnego, jak 1: 32. Na tę ogromną różnicę składają się następujące przyczyny: W pierwszej linii fundusz pensyjny jest zakładem ubezpieczenia wygodnej starości wysokim dygnitarzom, ogromne emerytury pobierającym, którym z łatwością przychodzi dosłużyć pełnej emerytury, podczas gdy fundusz prowizyjny wypłaca liche renty, przedwcześnie, w służbie kolejowej na zdrowiu zapadłym głodomorom. Gdyby jednak stosunki były sprawiedliwe, to przypuszczając u niższej służby kolejowej taką samą odporność fizyczną i taką samą długowieczność, to przy czterokrotnej większej liczebności członków funduszu prowizyjnego, cztery razy tyle powinno być prowizyonowanych, co pensyonowanych, czyli 4 razy po 201=804 prowizyonistów, tymczasem w r. 1899 było ich tylko 191, t. j. o 613 mniej, jakby tego stosunek wymagał. Tyle powinnoby być przy sprawiedliwym rozkładzie, przy równych warunkach zdrowotnych. Wiadomo przecież, że pod kołami pociągów nie giną inspektorzy i dyrektorzy, że zaziębienia, reumatyzmy i inne słabości powiększające procent ludzi do służby niezdolnych, powinny znacznie wpływać na zwiększenie owej cyfry, która powinnaby być większą nietylko od 191, ale także większą aniżeli 804. Co się natomiast z tymi ludźmi dzieje, dla czego tracą prawo prowizyonowania? wiemy o tem z codziennego doświadczenia. Nieustanny przypływ i niedobrowolny odpływ robotników, samowola przełożonych wyrzucająca setki ludzi z roboty, a w końcu pracowita czynność izb dyscyplinarnych, są czynnikami składającymi się na powyższe stosunki.

Ale jeszcze jedna okoliczność zasługuje na uwagę:

Wkładki członków funduszu pensyjnego wynosiły w 1899 roku 692.372 zlr., a emerytury 2,299.903 zlr., natomiast wkładki członków funduszu prowizyjnego, wynosiły 798.653 zlr., a emerytury 282.718 zlr. To znaczy, że suma ubezpieczeń we funduszu prowizyjnym o 100.000 zlr. jest większą aniżeli we funduszu pensyjnym, natomiast suma świadczeń 8 razy jest mniejszą, czyli, że różnica ta wynosi niesłychanie wysoką cyfrę 2,117.185 zlr. (Dok. nast.)

„ECCE HOMO“.

(Typy niewolników kolejowych).

I. Palacze maszynowi.

Aby ocenić ciężką pracę palacza, zadaliśmy sobie trudu, obliczając ile węgli przerzuci każdy z nich z tendra do paleniska, są to cyfry wprost nie do uwierzenia. Każdy palacz przerzuca miesięcznie 60 do 120 ton ciężaru t. j. 6 do 12 ciężko ładownych wozów, co wyrażone siłą przeciętnego tragarza, oznacza 40 do 80 centnarów codziennego dźwigania. Gdyby palacz nie miał żadnej innej roboty, to szacując tylko samą pracę dźwigania, miarą zarobku zwykłego tragarza za samo przerzucanie węgla do paleniska, należałoby mu się około 24 złr. miesięcznie, a przecież wykazaliśmy że czynność ta stanowi zaledwie $\frac{1}{3}$ część jego pracy. Kilometrowe służy na opędzenie wydatków w drodze i stanowi niejako odszkodowanie za niewyspane noce, według zaś naszych wykazów we wszystkich ogrzewalniach w przybliżeniu wynosi miesięcznie: 20 do 22, 20 do 24, 24 do 28, 24 do 30 koron, premie węglowe 2 do 3, 8 do 10, 8 do 21 koron. Nędzne te zarobki nie mogą więc wcale wchodzić w rachubę na utrzymanie rodziny i domu, na ten cel pozostaje więc owych marnych 70 centów dziennej płacy, którą większa część palaczy pobiera. Z tej »hojnej« płacy musi palacz kupić sobie jeszcze odzienie, a potrzebuje go nie mało, o czem zresztą nikt nie wątpi, nie będąc nawet kolejarzem. Prowizoryczni nie otrzymują żadnego służbowego odzienia, chyba czasem z litości wyrzucą im jakąś niedonoszoną bondę z zabitego albo przedwcześnie zmarłego kolegi. Stabilizowani otrzymują płaszcz na dwa lata, bluzę na dwa, spodnie na jeden, czapkę na jeden i niebieskie płócienkowe ubranie robotnicze na jeden rok. Odzienie to nie wystarcza na czas przepisany, każdy więc za własne pieniądze, dwa razy jeszcze tyle musi dokupić.

Są palacze, którzy już po 20 lat służą prowizorycznie, młodzi mają po 8 do 10 lat prowizorycznej służby, że stabilizowanych zaś, mało kto nabył prawo do minimalnej emerytury, mimo to że w służbie kolejowej znachodzą się często dłużej aniželi 20 lat.

Według dokonanego zestawienia, na 100 maszynistów w Galicyi wypada 75 palaczy, a na 100 lokomotyw 90 palaczy, z czego wynika, że obowiązki tej kategoryi funkcyonaryuszy, nie stoją w stałym stosunku do turnusu maszyn i maszynistów i że palacz nawet co do podziału pracy jest wyzyskiwanym nierównomiernie, aczkolwiek sam turnus maszynistów i maszyn jest niesłychanym wyzyskiem.

Na niespełna 200 palaczy. co do których pewne daty mamy pozbierane, wszyscy razem byli oni w 480 wypadkach, w których życie ich było zagrożone. Mówimy tu o żyjących, nie licząc wcale tych, którzy na posterunkach służbowych w strasznych katastrofach poginęli, nie licząc tych, którzy jako kaleki żebracze renty dzisiaj pobierają, mówimy o tych, którzy w 480 wypadkach śmierci uniknęli.

Pożywienie ciężko pracującego palacza składa się z następujących specyałów: Raz w tygodniu mięso, w drogę zas bierze się kawałek suchej kiełbasy do chleba, butelkę herbaty albo czarnej kawy, do odgrzewania w końcowej stacyi bierze się ze sobą kartofle, barszcz i kapustę, które także i codzienne pożywienie w domu stanowią, gdyż o mięsie ani mowy być nie może, zwłaszcza że nawet przy takiem skromnem życiu, każdy długami jest obarczony. Co się tyczy kar, jest to stara dobrze znana piosenka, o której nie warto się nawet rozpisywać, koronę kary dać takiemu biedakowi, to znaczy tyle jakby dym puścić z papierosa, 3, 5, 10 koron, to są stereotypowe wyroki, rozbrzmiewające po wszystkich ogrzewalniach jak słowa komendy na mustrze, a przy tem wszystkiem nasłuchać się trzeba ordynarnych kapralskich wyzwisk i obelg jak np. durniu, gałganie, drabie, ośle, stul pysk psiakrew cholero parobasie i t. p.

I takie piekielne życie nazywa się egzystencyą c. k. robotnika państwowego, równouprawnionego obywatela i pracownika instytucyi, której świat dzisiejszą wysoką cywilizacyę zawdzięcza?

To wszystko, cośmy w trzech następujących po sobie numerach o palaczach napisali, jest tylko streszczeniem całego stosu skarg i żalów, jest tylko małą cząstką opisu niedoli tych potulnych i najbardziej pożałowania godnych ludzi. Pisanie jednak samo na nic się nie przyda, jeżeli palacze o polepszeniu swej doli sami nie pomyślą, większa ich częś trzyma się jeszcze z dala od organizacyi, nie chcąc zrozumieć, że tylko wspólnemi staraniami, w łączności z innemi kategoryami służby kolejowej, da się osiągnąć poprawa bytu, według projektu ustawy kolejowej wypracowanej przez posłów socyalno-demokratycznego stronnictwa.

Lokalne komisye kasy chorych.

Z okazyi zbliżających się wyborów do »kasy chorych«, czytelnikom naszym należą się niektóre wyjaśnienia, których — mamy nadzieję — nie omieszkają oni we własnym interesie zużytkować, a mianowicie:

1. Arkuszyki przyjęcia do »kasy chorych« które członkowie mają w swem posiadaniu, nie zawierają kompletnych statutów, ale są wyciągiem w którym 20 do 30 paragrafów brakuje, a między innemi i postanowień dotyczących wyboru, składu i zakresu działania tak głównego zarządu, jako też i komisyj lokalnych »kasy chorych«.

2. Aby uniknąć pomyłek i nieporozumień z okazyi zbliżających się wyborów, oznajmiamy, że **„Zarząd kasy chorych“ w Wiedniu** (Krankenkasse-ausschuss) jest co innego, a „lokalne komisye“ w siedzibach poszczególnych dyrekcyj, lub przeznaczonych na ten cel miejscowościach są znowu czem innem, aczkolwiek jeden i drugie sprawy kasy chorych mają do załatwienia. Przy wyborach należy więc uważać, czy rozchodzi się o wybór do »zarządu kasy chorych« we Wiedniu i w tym celu **należy głosować na listę podanych przez nas kandydatów,** czy też rozchodzi się o wybór do „lokalnych komisyj“ we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie itp. w którym to razie interesowani w porozumieniu ze stacyą płatniczą, albo kilka stacyj płatniczych stawiają kandydatów, przyczem organizacya a względnie »Sekretaryat« nie omieszka udzielić ewentualnych wskazówek. (Stacye płatnicze są w następujących miejscowościach: Kraków, Sącz, Rzeszów, (1 lista) Lwów, Przemyśl, Jarosław, Stryj (1 lista), Stanisławów, Kołomyja, Czerniowce, Czortków (1 lista). Głosowanie odbywa się na kandydatów zamieszkałych w siedzibie komisyi lokalnej.

3. „Zarząd kasy chorych“ we Wiedniu, na który przypominamy raz jeszcze, według ogłoszonej przez nas listy kandydatów głosować należy — składa się z mianowanych przez ministerstwo kolejowe 5 urzędników, a mianowicie: przewodniczącego, zastępcy tegoż i 3 delegatów i z 6 członków zarządu przez personal wybranych, z których trzech należy do kategoryi sług i podurzędników a trzech do kategoryi robotników. To samo odnosi się i do zastępców. Zarząd wybiera się na 3 lata, uchwały jego są prawomocne, gdy oprócz przewodniczącego 5 członków jest obecnych. Obrani członkowie zarządu, jeżeli solidarnie postępują, stanowiąc większość, mogą niedopuścić do niekorzystnych uchwał. Do zakresu działania zarządu należą: Fruktyfikacya pieniędzy, zmiana statutu, podwyższenie albo zniżenie wkładek i rozpatrywanie zażaleń przeciw rozporządzeniom dyrekcyj. Aczkolwiek powyższy zakres działania jest bardzo szczupły, jednak energiczni i nietrwożliwi członkowie nie jedno dobre mogą zdziałać.

4. »Lokalne komisye« mamy znowu dwojakie a mianowicie: w siedzibie dyrekcyi, albo poszczególnych miejscowościach. O wsparciach z kasy chorych rozstrzyga komisya lokalna w siedzibie dyrekcyi, przewodniczy jej przeznaczony do tego urzędnik, w innych miejscowościach naczelnik stacyi. Każda komisya składa się zazwyczaj najmniej z 6 członków w podobny sposób jak do głównego zarządu wybranych. Po wyborach do komisyj lokalnych, czytelnikom naszym udzielimy wskazówek, czego mają prawo domagać się, od wybranych przez siebie kandydatów.

Gabinetowa sprawiedliwość w kolejnictwie.

Centralny nasz organ »Eisenbahner« omawiając stosunki dyscyplinarne w kolejnictwie, jako przykład przytacza sprawę dyscyplinarną Jana Janczo konduktora stanisławowskiej dyrekcyi stacyonowanego w Hadikfalwie, o którego zajsciu z asystentem Rudnickim Maryanem pisaliśmy swojego czasu. Rombek nabił swojego czasu Katolińskiego aż do pokaleczenia, zrobił zamach na inspektora, radcę rządowego Gassnera i nic mu za to się nie stało. Opój Marusyn bije i znieważa podróżnych w pociągach. w Krakowie wytyka się palcami różnych złodziei i łapowników, pisze się o tem w publicznych pismach, jednak sprawiedliwość dyscyplinarna nie dosięga tych łotrów. Janczego nabił i skopał nogami asystent Rudnicki i Janczo został w dodatku wydalony. Całą zaś sprawę tę przedstawia najlepiej rekurs, a raczej błagalna prośba, którą Janczo wniósł do ministerstwa kolejowego, a której opis »Eisenbahner« poprzedza następującą uwagą: »Wydarzenie o którem donosimy Ekscelencyi (Wittekowi) odbywa się w Galicyi, tym nieszczęśliwym kraju niesprawiedliwości, bezprawia, samowoli i brutalności, ilustrując najlepiej stosunki na c. k. kolejach państwowych.

Dnia 1 lutego 1901 r. wszedł do biura ruchu w Hadikfalwie konduktor Jan Janczo i prosił pełniącego służbę asystenta Maryana Rudnickiego, aby mu potwierdził w książeczce godzinowej $1\frac{1}{2}$ godziny, które przebył w służbie. Rudnicki wypełniwszy rubrykę „Verschoben“, zapytał, kiedy przesuwanie miało miejsce; a gdy Janczo odpowiedział że 22 stycznia, Rudnicki zerwał się z miejsca, a wyrwawszy książeczkę z rąk Janczego zawołał: „Ty łajdaku, wynoś mi się zaraz, ja ci tu dam przesuwanie, będziesz jeszcze karanym za to, że 22 stycznia nie usłuchałeś mego zlecenia i nie pojechałeś do Radowic“. Na to odpowiedział Janczo, że co do zarzutów usprawiedliwił się już przed naczelnikiem stacyi, a co do potwierdzenia godzinowego, będzie je reklamował w dyrekcyi. Na powyższą spokojną odpowiedź Rudnicki począł wywoływać: „ty świnio, stul pysk i wynoś mi sie“, Janczo zaś odparł, że nie jest ani świnią, ani łajdakiem ani jego rekrutem, wyjdzie z biura, prosi jednak, aby go nie lżyć i nie obrażać. Na te słowa Rudnicki przyskoczył do Janczego, uchwycił go za kark, kopnął nogą, a wypychając go zawołał: „marsz za drzwi“. Janczo do tego stopnia był wzburzony, że obecnie nie przypomina sobie, ażali przy szamotaniu się, Rudnickiemu po gębie się nie dostało, wie tylko, że obecny w biurze nadkonduktor Chodyniecki wołał: „Panie Janczo, uspokój się pan, idź pan do domu“, poczem Janczo zabrał latarkę i oddalił się. Janczo w następstwie miał dyscyplinarkę i został wydalony, przeciwko czemu wniósł następujący rekurs:

„Wysokie c. k. ministerstwo kolejowe!“

Dziwi mię jakoby nadkonduktor Chodyniecki nie słyszał był obelg, jakiemi znieważył mię p. Rudnicki zanim pochwycił mię za kołnieez i kopnął mię nogą, raczej przypuściłbym, że odwrócony plecami Chodyniecki, nie widział i nie słyszał kopnięcia nogą, jednakowoż obelgi, szamotanie się i wyrzucanie mię z biura widział Chodyniecki.

Ponieważ wszelkie zeznania Chodynieckiego nacechowane są pewną obawą, upraszam o sądowe zaprzysiężenie tegoż, również upraszam o zaprzysiężenie strażnika Grzegorza Popescula, który w czasie całego wydarzenia stał na peronie przy oknie i widział, że p. Rudnicki kopnął mię nogą i za drzwi wyrzucał, po mojej zaś rozprawie dyscyplinarnej, o całem zajściu nietylko mnie, ale opowiadał także wachmistrzowi żandarmeryi Alfonsowi Neumanowi i żandarmowi Włodzimierzowi Wasilewiczowi, którzy okoliczność powyższą przysięgą stwierdzą.

Również przyznał się telegrafista Dymitr Strutz, że na obelżywe wyrazy p. Rudnickiego wyszedł dla tego z biura, aby nie potrzebował świadczyć w tej sprawie, jakoteż, że widział przez okno, jak p. Rudnicki kopnął mię nogą, jako prowizoryczny bał się jednak świadczyć przeciw urzędnikowi, aby go ze służby nie wydalono. Ponieważ tak Strutz jakoteż i Popescul jako podwładni mogliby się obawiać świadczyć przeciw swemu przełożonemu, przeto upraszam

aby obydwaj świadkowie sądownie zostali zaprzysiężeni.

Wysokie c. k. ministerstwo! Już same zeznania p. Rudnickiego i nadkonduktora Chodynieckiego są ze sobą sprzeczne. P. Rudnicki twierdzi, że w chwili, gdy mię za drzwi chciał wypchnąć, uderzyłem go dwa razy, podczas gdy Chodyniecki zeznał w śledztwie i przy ustnej rozprawie, że słyszał tylko, jak go za otwartemi drzwiami raz uderzyłem a potem wróciwszy do biura uderzyłem go po raz wtóry. Które tedy zeznanie jest prawdziwe? Tak samo wyrok dyscyplinarny zarzuca mi, jakobym miał zamiar dodatkowo jeszcze bić p. Rudnickiego latarką sygnałową. Chodyniecki był świadkiem całego zajścia, mimo to okoliczności tej w zeznaniach swych nie potwierdza. P. Ilnicki z Radowiec, który w czasie tego zajścia spał w biurze p. naczelnika, nadszedł dopiero w chwili, gdy w zamiarze oddalenia się podniosłem latarkę z ziemi. Nic dziwnego jednak, że p. Ilnicki jako kolega p. Rudnickiego nie świadczy na korzyść biednego sługi, który obelgami i czynną zniewagą nie jako funkcyonaryusz kolejowy, ale gorzej jest traktowany aniżeli niewolnik. Podnoszę również tę okoliczność, że p. Ilnicki przy ustnej rozprawie w Stanisławowie nie był obecnym i jak widzę, zamiar dalszego bicia p. Rudnickiego zarzucany mi tylko przez niego i nieobecnego p. Ilnickiego, w wyroku dyscyplinarnym za udowodniony fakt przyjętym został.

Że zaś p. Rudnicki, aby się od odpowiedzialności uwolnić, niemożliwe rzeczy naprowadzał będzie, jest zresztą rzeczą jasną. Ostatecznie postępowanie z podwładnymi w powyższym rodzaju, nie jest pierwszym wypadkiem u p. Rudnickiego, co da się skonstatować dawniejszemi jego karami. Oprócz powyżej naprowadzonych świadków, upraszam o przesłuchanie Eliasza Bauera, konduktora z Czerniowiec, Hilarego Paliewicza i Jakóba Hicka, konduktorów z Zaleszczyk i konduktora Jakóba Freiera z Radowiec, którym nadkonduktor Chodyniecki o całem zajściu opowiadał.

Wysokie c. k. ministerstwo! W doręczonym mi wyroku (wydalenie) przyznano, że znachodziłem się w rozdrażnionym stanie; bez względu jednak, że całe zajście wywołał p. Rudnicki najordynarniejszemi obelgami, a nawet sprowokował je czynną zniewagą, wymierzono mi najsurowszą przepisami przewidzianą karę. Bynajmniej nie ma w tem nic dziwnego, że będąc przecież także człowiekiem, znęcaniem się nademną i obelgami zostałem do najwyższego stopnia podrażnionym, a wydzierając się siłą z rąk p. Rudnickiego, szamotając się i wywijając rękami, mogłem go raz, a choćby i dwa razy uderzyć.

Wysokie c. k. ministerstwo! Proszę o łaskę! Jeżeli także i mnie — co przyznaję, — z okazyi tego zajścia da się zarzucić nie jedna, a może nawet i ciężka wina, to ze względu, że mam żonę i dwoje małych niezaopatrzonych dzieci, oprócz tego starą słabowitą matkę na mojem utrzymaniu, upraszam o złagodzenie wyroku, przyrzekając stać się godnym tej łaski. w przyszłości zaś pod żadnym warunkiem, nie dam się porwać uniesieniu.

Oto przedstawienie całego zajścia przez człowieka obrażonego w najświętszych swoich uczuciach i godności ludzkiej. Trybunał dyscyplinarny miał obowiązek zbadać bliżej, na nową całą sprawę, ale po co tyle zachodów? Przecież rozchodzi się tylko o maluczkiego robaka, deptanego przez nikczemnego, ordynarnego, gołowąsego draba, któremu stanowisko urzędnicze w głowie przewróciło. Nie zaprzeczamy, że i Janczo zawinił i powinien być ukaranym, ale napędzenie ze służby kolejowej, należało się wyłącznie tylko Rudnickiemu. W końcu czytelnicy porównując zbójeckie napady Rombka i Marusyna, kradzieże Czekałowskiego i Pieńczykowskiego, pijatyki Katolińskiego, podłoty Hermana Pollaka i Kramera, przemytnictwo towarów Szury i wiele innych rzeczy, o których osobno w chronologicznym porządkn w osobnym artykule pomówimy, to Janczo w obec wszystkich tych łajdactw wydawałby się jeszcze czysty jak anioł.

Z przestrzeni i warsztatów.

Stanisławów. My starsi, którzy pamiętamy ruch z czasów turecko-rosyjskiej wojny, ową gorączkę, nieporządek, lekceważenie ludzi, materyału i majątku, jesteśmy obecnie po raz wtóry świadkami takiego samego rozgorączkowania, w chwili szalejącego »sparsystemu«. Szał dzisiejszy różni się tem jednakże, że tam pracowano, ale pieniądze płynęły jak woda, każdy krzepił upadające siły, bo miał środki ku temu, wkońcu był to ruch chwilowy, którego koniec dawał się łatwo obliczyć. Dzisiaj, rozbija się maszyny, wozy, ludzi, niszczy materyał, ale z wielkiej oszczędności. Personal niewypoczęty, niewyspany, wygłodzony jak charty, staje się bezwiednie narzędziem zniszczenia, leci na oślep na swą zgubę, nikt nie jest pewnym, czy wybierając się dzisiaj w drogę, wróci nazajutrz do domu. I żadnej nadziei upamiętania, bo do rozsądku kierujących waryatów żaden argument trafić nie może. Pod pozorem manewrów zniesiono turnus personalu pociągowego, tymczasem pociąg wojskowy trafi się raz na jakiś czas, a personal wiecznie w drodze, bo materyału przewozowego co raz więcej, a personalu mało. Do pomocy pościągano robotników z małych stacyj, którzy o służbie pociągowej żadnego pojęcia nie mają, i chociaż instrukcya inaczej zapatruje się na takie sprawy, wszystko jednak uchodzi, bo przecież nie będzie za to odpowiadał »odpowiedzialny dyrektor«.

Powtarzamy, że w powietrzu czuć jakąś straszną katastrofę, wszystko zniechęcone do najwyższego stopnia, jak gdyby w oczekiwaniu owej burzy, która ma oczyścić i odświeżyć powietrze. Taką jest charakterystyka obecnej sytuacyi i takim jest nastrój personalu w tej chwili.

Przy tych powyżej opisanych anormalnych stosunkach, każda chwila czasu jest drogą i jeżeli dawniej znosiło się wiele, to dzisiaj niepodobieństwo wymaganiom zadosyć uczynić. Kierownik pociągu przed objęciem właściwej służby jazdy, musi się starać, aby przybory pociągowe (Ausrüstung) były w komplecie i porządku, do przyborów tych należą różnokolorowe szkiełka, lampy, knoty, oliwa, nafta, środki sygnałowe i t. p. Dwie godzin czasu mało, aby do odjazdu być gotowym. Dla oszczędności, jazda na przestrzeni szybka, zatrzymania w stacyach krótkie niewystarczające do manipulacyi, pociągi dwa razy dłuższe aniżeli dawniej, a personal pociągowy do połowy zmniejszony, wskutek czego kierownika obarczono większą odpowiedzialnością i tenże baczniej na pociąg musi uważać. Ponieważ robotników stacyjnych i służby pociągowej mało, więc podczas przesuwania w stacyach, kierownik zamiast pilnować papierów i pisemnej manipulacyi, musi biegać z drążkiem, wskakiwać na wozy i uważać, aby nieszczęście jakie się nie stało, ani podczas jazdy, ani podczas zatrzymania nie ma więc czasu, aby papiery w porządku prowadzić.

Ruch w okręgu dyrekcyi stanisławowskiej ma zupełnie odmienny charakter, aniżeli na innych liniach kolei państwowych w Galicyi. Nie jest to ruch tak zwany transytowy, gdzie pociągi bez większej manipulacyi prowadzi się długie przestrzenie. Tutaj w każdej stacyi niemal zbiera się pojedyncze wozy nadchodzące z kolei lokalnych, dla tego trzy razy więcej mamy przesuwania, a przesuwaczy oprócz Czerniowiec, Kołomyi i Stanisławowa niema w pośrednich stacyach rozjazdowych (Abzweigestationen), czynności więc powyższe musi wykonywać personal pociągowy.

Powiedziałem, że z powodu krótkiego czasu jazdy i powyżej wyszczególnionych czynności, kierownik nie jest w stanie wykończyć podczas jazdy pisemnej manipulacyi, dla tego po przyjeździe do zamieszkiwanej lub końcowej stacyi, zamiast udać się na spoczynek, kilka godzin bezpłatnie wykończać musi papiery. Po 14 godzinnej służbie na linii Stanisławów-Czerniowce albo Stanisławów-Lwów, musi się oddać około 17 arkuszy zapisanego papieru a mianowicie: 2 dzienniki jazdy (sztundenpasy), 2 dodatki A (beilagi), 2 zapiski (Vormerkung), 8 do 10 arkuszy wykazów wozowych (Wagen-Ausweis), a oprócz tego książeczki milowe dla całego personalu, zarabiając przy tem 1·50 złr. za turę. Na linii Stanisławów-Körösmezö, z powodu podwójnej manipulacyi dla węgierskich kolei, zapisuje się około 30 arkuszy papieru, a za 37 godzinną turę z 9-ciogodzinnym wypoczynkiem, zarabia się 2·80 złr. I dawniej w tańszych czasach zarabiało się nie świetnie, bo do 32 złr. miesięcznie, ale dzisiaj nawet i tego się nie zarobi, gdyż maksymum godzinowego 25 złr. wynosi.

Z całego personalu konduktorskiego zaledwie 5% znalazłby może zupełnie zdrowych, reszta to kaleki połamane, przygarbione, wyschnięte i dyszące, 18 konduktorów utraciło wzrok w nocnej służbie, a lekarz kolejowy uznał ich za niezdolnych do jazdy, nie jest to jednak nic dziwnego, jeżeli na dwadzieścia dwie nocy jedną noc śpi się w domu.

Co się tyczy turnusu, to w r. 1898 raz tylko powołano personal do współopracowania tegoż, od tego czasu, wbrew przepisom personal nie bywa wcale powoływanym. Ale i ten jeden jedyny raz pogwałcono prawa personalu, gdy wybrano bowiem mężów zaufania do ułożenia turnusu, pomocnik kancelaryjny niejaki Szczepański oświadczył, że polecono mu uwiadomić personal, że dyrekcya nie życzy sobie żadnego wpływu personalu na turnus.

Największy szwindel jaki ktoś tylko obmyśleć sobie może, jest tak zwane prowadzenie »Regie« personalu pociągowego. Taki konduktor wybierze się w drogę, wyładuje sobie torbę, weźmie kilka szóstek do kieszeni, wlecze się z pociągiem kilkadziesiąt godzin tam i z powrotem, nie był w domu, nie spał, był narażonym na wszelkie niebezpieczeństwa jazdy i potem mówi mu się, że nie był w służbie, albowiem z braku brutta do hamowania, przez te kilkanaście godzin dreptał z kąta w kąt po nieopalonym wozie pakunkowym i dla tego nie całe godzinowe, ale tylko 3 centy należy mu się za godzinę. Konduktora tego wlecze się jednak ze sobą przez całą drogę, musi on być w pogotowiu, gdy się go zawezwie do wyładowania albo przesuwania, a z braku robotników po stacyach nie dadzą mu nigdzie próżnować. Pociąg długi jak wąż, ma 50 wozów, a do hamowania wystarczy według obliczenia jeden bremser i kierownik. Nikt jednak nie zastanawia się, że taki pociąg potrzebuje obsadzenia, aby uważać, co się dzieje z każdą jego częścią, że ten jeden bremser zasłabnąć albo wypaść może, (co przecież nie jest rzeczą nową), ale oszczędza się za pomocą szwindlu i ryzyka, a w razie wypadku pociąga się do odpowiedzialności i tych, którzy niby to w służbie nie jechali.

Dalszym szwindlem jest twierdzenie, jakoby od r. 1898 w dyrekcyi stanisławowskiej personal powiększono. Według moich obserwacyj personal ten raczej zmniejszono, mimo to że ruch zwiększył się o 25%. Na liniach Lwów-Czerniowce, Stryj-Czortków przed rokiem 1899 było 47 partyj pociągowych, obecnie przy zwiększonym ruchu jest ich 46. Na linii Stanisławów-Kołomyja każdy z ośmiu pociągów obsługiwanym jest przez jednego konduktora mniej, aniżeli przed rokiem 1899.

Co się tyczy płacy, to wiadomo wszystkim jak świetnie wyszliśmy na tak zwanej »regulacyi«, kierownikom i manipulantom dodano 50 złr. a zabrano 36, po opłaceniu zaś stempli wyszliśmy na czysto z niczem, wstrzymane zaś przez kilka lat awansa, wchłonęły owe 14 złr. nadwyżki, które nam z regulacyi pozostały, tak że dzisiaj stoimy tak samo jak i przed regulacyą.

Przeważnie wszyscy kierownicy pociągów służą po 15 do 20 lat a płace ich są następujące: 3 po 600 złr., 21 po 550 złr., 8 po 500 złr. i 8 po 450 złr. Reszta konduktorów przy pociągach ciężarowych w $^{3}/_{4}$ częściach sami prowizoryczni robotnicy, pobierający po 80 centów dziennie. Tak wygląda »socyalna polityka« ministra Wittka, którą nasi pojętni głowacze à la Stelzer natychmiast gorąco się przejęli, teraz należy tylko jej owoconośnych następstw oczekiwać których przedsmak mieliśmy już w licznych karambolach, wykolejeniach i morderstwach.

Delatyn. Sezon się skończył, cała Huculszczyzna układa się do zimowej martwoty. Jedynym objawem życia cywilizowanego jest jeszcze świst lokomotywy, zalatujący kilkukrotnem echem z dalekich i krętych dolin i wąwozów. Długie wieczory pobudzają do rozpamiętywania sezonowych wrażeń, ja zaś zachęcony przez Was, ogłoszeniem poprzednich moich korespondencyj, zamiast rozpamiętywać i z dymem papierosa wspomnienia moje puszczać w nieznane przestrzenie, wolę powierzyć je bibule i w miarę Waszego uznania podzielić się niemi z szerszem kołem kolegów. W pamięci całej okolicy, a szczególnie już kolejarzy, najlepiej ulokował się nasz sąsiad z Jaremcza Skwirczyński. Birbantki tego hultaja cieszą się specyalną sławą w całej okolicy i ostatecznie niechby sobie birbantował, byle produkcye jego nie wywoły-

wały powszechnego zgorszenia i nie odbijały się srogą sekaturą na personalu.

W służbowym i w interesie samego Skwirczyńskiego, dyrekcya nie powinnaby go umieszczać w takiej stacyi, gdzie mu się nadarza łatwa sposobność, ulegania podszeptom swych nieszczęśliwych nałogów i namiętności. W górze respektują jednak to, co szpicle i anonimy donioszą, głos opinii publicznej, jest głosem wołającego na puszczy i dla tego skandale mnożą się jak grzyby po deszczu, kompromitując co raz fatalniej krajowe kolejnictwo. Skwirczyński lubi się szczególniej popisywać nieustraszonością w obec butelki i trza mu przyznać, że pod tym względem odznacza się niezrównaną walecznością. Szczególniej w obecności oficerów lubi on popisywać się swą brawurą, narażającą naczynia, butelki i kieliszki na ogromne niebezpieczeństwo. Ale i to możnaby mu jeszcze puścić płazem, gdyby nie podniecony alkoholem na sposób tureckiego derwisza solo i na publicznem miejscu, nie szalał, wiercił się i skakał przed lada dławidudą, ośmieszając godność urzędniczą. Różowy humor i rezon Skwirczyńskiego w chwili powrotu z takich zabaw, dałby się może do następującego wierszyka trafnie dostósować:

»Jakiż istnienia twego cel?
Tak mówił do księżyca,
Wracając do dom w późną noc,
Strąbiony pijanica.
Blachman pokrywa oczy twe
I mordę masz zapitą.
Choć pijasz tylko mgły,
Ty głupi satelito!
Na to z uśmiechem księżyc rzekł,
Z chmur wychyliwszy lice:
Nie sarkaj bratku! wszak to ja
Pijakom do dom świecę!«

Otóż bawiący się i śpiący Skwirczyński, jako przełożony uszedł by jeszcze, a nawet nie mianoby mu nic do zarzucenia, gdyby nie „kacenjammer“ który jest prawdziwą plagą personalu, i dla tego zmusza mię, do wytoczenia całej sprawy przed forum opinii publicznej.

Czerniowce. Jest tutaj maszynista Buczy Jan, który mimo to, że sam będąc synem palacza maszynowego, sam znając więc ten gorzki zawód w najdrobniejszych szczegółach, dopuszcza się brutalnego traktowania podwładnych palaczy i intrygowania na ich szkodę. W zeszłym miesiącu przydzielono Buczemu palacza Feduńczaka, nieszczęście chciało, że jadąc pociągiem ciężarowym do Ickan, Buczy przejechał stacyę Hadikfalwę i tylko nadzwyczajnym wysiłkom personalu stacyjnego udało się pociąg zatrzymać, Buczy przypisuje zaś całą winę tego niemiłego wydarzenia pałaczowi Feduńczakowi i z tego powodu niemiłosiernie go prześladuje. W Hatnie, gdy Feduńczak czyścił ogień, Buczy wyrwał mu z rąk pogrzebacz i rozpalonym do białości końcem uderzył go w piersi, przepalając odzienie a na piersiach pozostawiając ranę od sparzenia na kilka centymetrów długą. Feduńczak został w Hatnie, najbliższym zaś pociągiem osobowym wrócił do domu i zameldował się chorym. Buczy odbył konferencyę z lekarzem kolejowym Mayerem, który Feduńczaka nie chciał uznać chorym i dopiero po kilku dniach pozwolił mu chorować, ale pod warunkiem, że go prowadzić będzie na inną chorobę, a nie jako poparzonego. Feduńczak zgłosił się więc do szpitala, dzięki jednak zabiegom Mayera, po 24 godzinach napędzono go ze szpitala, a Buczy odgrażał się na peronie w Czerniowcach, że chociażby go to 100 guldenów kosztować miało, to on chama (Feduńczaka) rozumu nauczyć musi. Z uczniem maszynowym Kosturkiewiczem obchodził się Buczy w zeszłym roku tak niegodziwie i brutalnie, że aż konduktorzy pociągowi musieli stawać w jego obronie, Buczy nie mogąc zngcać się słowami, ukąsił Kosturkiewicza w rękę, tak, iż tenże kilka dni chorował. Spotykaliśmy się już z różnego rodzaju okazami, zatruwającymi ciężkie życie służbowe kolejarza, ale z człowiekiem w rodzaju Buczego pierwszy raz dopiero się stykamy, dla tego polecamy go bacznej obserwacyi nietylko naszych towarzyszy ale i przełożonych, gdyż tygrysie takie natury mogą stać się łatwo przyczyną poważnych nieszczęść.

Dr. Mayer w Czerniowcach, jest niejako drugiem wydaniem nowo-sandeckiego Kijasa, o którym tyle »pięknych« rzeczy dowiedzieliśmy się za waszem pośrednictwem. Węglarz Daniel Rybiło, choruje na oczy i nic prawie nie widzi, dnia 25 sierpnia b. r. zgłosił się tenże do Mayera, który nie oglądając nawet pacyenta, oświadczył mu, że go nadal chorym prowadzić nie może, a służbę uważa za najodpowiedniejszą ordynacyę i radzi mu, aby zabrał się natychmiast do roboty, gdyż nic go to nie obchodzi, czy choremu pył węglowy szkodzi albo nie szkodzi. Rybiło rad nie rad, nie mając przed sobą żadnej apelacyi, zgłosił się do roboty, jednak po dwóch godzinach oczy mu zaszły łzami, ciemno mu się zrobiło, w skroniach i mózgu poczuł strzykanie, tak że go wyprowadzić musiano. Udał się więc ponownie do Mayera, który mu zalał oczy jakimś płynem i wylapisował, co jednak wcale nie skutkowało, na dotyczącą uwagę wyraził się Mayer, że inaczej leczyć nie umie, Rybiło zaś niech poszuka sobie innego lekarza. Tak też zrobił Rybiło, udał się do prywatnego lekarza a z wystawioną przez niego receptą wrócił do Mayera z prośbą o przepisanie, aby apteki nie potrzebował płacić. »Uczynny« dr. Mayer napisał nową receptę, zapytany zaś o zdanie prywatny lekarz, oświadczył że on takiej recepty nie wystawiał, przepisany zaś przez Mayera medykament jest środkiem obojętnym, wartającym zaledwie 10 halerzy. Po kilku dniach czuły eskulap wezwał Rybiłę znowu do siebie i powiedział mu, że go odda do szpitala, gdzie przeleży się do 20 września, a jeżeli mu się do tego czasu nie polepszy, niechaj pożegna się ze służbą kolejową i wszelkiemi pretensyami do kasy chorych.

Czortków. Naczelnikiem tutejszej ogrzewalni jest nadkomisarz Bielański Edward, a zastępcą jego komisarz Dutczyński Władysław, serdeczni przyjaciele Herzoga i Łysakowskiego. Panowie ci założyli tutaj muzykę kolejarską, która aczkolwiek z niższych funkcyonaryuszy złożona, służy wyłącznie do uprzyjemniania czasu powyższym panom i chociaż każdy z personalu począwszy od pucera a skończywszy na maszyniście, czy chce czy nie chce od 20 do 50 halerzy miesięcznie musi płacić, wykluczonym jest od korzystania z tej przyjemności, gdyż robotnik grający i płacący jest na to, aby zdolności, praca, pieniądze i czas jego, rozrywały nudy rozpróżniaczonych kacyków. Muzyka dla przyjemności Herzoga gryiva na peronie, używa się jej do wycieczek i festynów, na które członkowie wstępy płacą, gryiva po balach i weselach, nikt jednak z opłacających ją członków nie ma prawa wglądnąć, jak też ma się rzecz z funduszami.

Ostatecznie kwestya zaufania jest jeszcze rzeczą najmniejszej wagi, ważniejszą sprawą jest wycieczka złotokołnierzowców do Szmańkowczyk, na którą zabrano ze sobą 36 beczułek piwa, z którego 20 beczułek sprzedano po 14 centów za dużą szklankę, tak że 16 beczułek za darmo komitetowi pozostało, piwo to ku wielkiemu zgorszeniu restauratora kolejowego Fabiana, popija komitet już trzeci tydzień, przy dźwiękach muzyki kolejarskiej na peronie, podczas gdy byli uczestnicy wycieczki i członkowie muzyki, spoglądając zawistnem okiem, łapy sobie liżą. Naturalnie że członków opłacających muzykę, dopuszczono także łaskawie do uczestnictwa w tej wycieczce, ale za wstępem od siebie i rodzin i to przebolałby jeszcze nie jeden, gdyby ich nie pozganiano do roznoszenia piwa, ustawiania ławek i stołów, pilnowania dzieci, koszów, garderoby, piesków i oświetlenia.

Według stanu personalu muzyka ma się składać z samych ślusarzy warsztatowych, Bielański jednak przyjmuje każdego za ślusarza, kto tylko grać umie, chociaż o ślusarstwie nie ma żadnego pojęcia. Na tem cierpi personal fachowy, bo na papierze rzemieślników dużo, a w rzeczywistości nie ma kto robić, »sparsystem« obojętnym jest jednak na takie sprawy.

Z królestwa Herzoga mamy następujący fakt do zanotowania: Asystent Sieńkiewicz czatował już dłuższy czas na zwrotniczego Pamułę, do którego żywi jakąś niewytłomaczoną nienawiść, chciał go więc koniecznie na czemś wyłapać, celem wyproszenia dlań surowej kary. Przez długi czas urządzał cierpliwe zasiadki na Pamułę, aż przed kilku dniami dostrzegł ze swego stanowiska obserwacyjnego, że Pamuła wyszedłszy z budki sygnałowej, biegł szybko z paskiem na szyi w stronę ustępów obok budynku wodociągowego.

Udało się, zemsta dokonana, nadeszła wreszcie tak długo oczekiwana radosna chwila, pomyślał Sienkiewicz i pobiegł co tchu do Herzoga, a dławiąc się zawołał, że Pamuły nie ma na posterunku i prosi o natychmiastowe ale spieszne naoczne skonstatowanie faktu. Herzog nie dał sobie dwa razy mówić, zerwał się, jak gdyby huknięto mu nad uchem: »niedźwiedź mospanie!« pobiegł wraz ze Sienkiewiczem w stronę sygnałówki i w sam raz wyłapano Pamułę na gorącym uczynku, właśnie w chwili, gdy porządkował najwstydliwszą część swej garderoby. Herzog płonący gniewem, w świętem oburzeniu podyktował Pamule 2 korony kary, poczem rozwodząc się nad brakiem poczucia obowiązku u personalu, powrócił ze Sienkiewiczem na piwo...

W sprawie kradzieży popełnionych przez banmistrza Pieńczykowskiego, toczy się śledztwo sądowe, które prowadzi sędzia Angielczykowski, sprawa ta oddaną zostanie do sądu obwodowego w Tarnopolu, Pieńczykowski miał na tyle bezczelności, że zapytywał sędziego co świadkowie przeciw niemu zeznawali, ten odpowiedział mu, że dowie się o tem we właściwem miejscu i czasie. Pieńczykowski robi służbę dalej i twierdzi, że nic mu się nie stanie, ufnym bowiem jest w obronę swych wysoko położonych wspólników.

Nowy Sącz. Nadesłano nam korespondencyę z Nowego Sącza zawierającą niemal słowo w słowo te same skargi i żale, jakie czytelnicy na innem miejscu w korespondencyi ze Stanisławowa znachodzą. Wierna, jakby totograficzna odbitka tożsamości tematu dowodzi, — o czem nikt zresztą nie wątpi, — że całym niegodziwym, panującym obecnie systemem jedna kieruje ręka. Jest to ta sama ręka »socyalnego polityka« wiedeńskiego, która od pięciu lat, jak żadna inna dotychczas ciąży na losach państwowych kolejarzy. Niektóre jednak szczegóły wspomnianej korespondencyi zasługują na uwagę, więc podajemy je w skróceniu: »Jeden z tutejszych konduktorów przez 4½ roku pełnił służbę prowizorycznie, przez cały czas gdy pobierał 70 centów dziennie, był dobrym, zdolnym i zdrowym, gdy w końcu przyszła na niego kolej długo oczekiwanej stabilizacyi, konduktor ten naraz okazał się niezdolnym do służby kolejowej. Kijas odkrył bowiem, że człowiek ten, ojciec czworga dzieci, na jedno oko nie dobrze widzi i jako prowizoryczny służbę pełnić może, jednak nie może być stabilizowanym. Mówi się wiele o egzaminach fachowo kolejowych, w normalnych warunkach, lecz gdy się chce kogoś karać lub sekować, niech Bóg broni, aby ktoś tknął się służby dla której egzaminu nie składał. Stanie się jakie nieszczęście, przy którem przypadkowo znachodził się funkcyonaryusz nieegzaminowany, wówczas biada przełożonemu, który go użył, „Hier liegt der Hund begraben« powiadają łapacze, brak egzaminu był przyczyną wypadku. Jednak w skrytości serca, toleruje się chętnie nie przepisowe postępowanie i udaje się, że nie wie się o niczem i nic się nie widzi, aby w razie wypadku można umyć ręce od wszystkiego. W ostatnich tygodniach, z powodu zwiększonego ruchu zabrakło personalu pociągowego, pozganiano więc robotników stacyjnych ze wszystkich niemal stacyj, samych analfabetów, którzy ani o sygnalizacyi ani o służbie pociągowej żadnego pojęcia nie mają. Każdy wie, że służba pociągowa jest bardzo ważną, ale z powodu konfiguracyi linii kolejowej Sucha-Stróże, którą przeważnie personal sandecki obsługuje, służba ta jest najtrudniejszą w całej Galicyi i wymaga rutynowanego i doświadczonego personalu. I na taką linię posłano analfabetów nie znających przestrzeni, którym pierwszy raz hamulec do ręki powierzono i których nikt nie egzaminował,

a co ważniejsze nikt słuchu ani wzroku ich nie badał, ani też nie przekonał się czy człowiek taki rozumie, co znaczą wszystkie tabele, kreski i cyfry w doręczonym rozkładzie jazdy?

Przemyśl. Rauchbergerowi, Kacanikowi i wszystkim „braciom“ weselej zrobiło się na sercu, najgorętsze ich życzenia zostały spełnione, Gutmann wysłuchał ich błagań i przeniósł Kazimierza Majchruka do Zagórza, Walentego Jasicę do Stryja, a Wincentego Chmielowskiego do Rzeszowa. Rozradowana brać „wesołej śmierci“ skomli z uciechy i wdzięczności, w nadziei że nie będzie jej miał kto wytykać różnych łajdactw, na których egzystencyę swoją opiera. Przeniesiony tutaj za zamach na Gassnera i pobicie adjunkta Katolińskiego, były konduktor Rombek, początkowo zamiatał magazyny, wkrótce jednak dano go do transita, a bractwo dowiedziawszy się o nim, zamianowało go obok Wierzbickiego i Szyjkowskiego swym „honorowym“ członkiem, pamiętne zaś jego zasług położonych we Lwowie, zamierza go uprosić o przyjęcie godności wydziałowego. Ponieważ zdaniem mojem, koledzy z całej Galicyi powinni mi być wdzięczni, jeżeli ich zaznajomię z nazwiskami mężów, którzy w Przemyślu szerzą propagandę zabawnej śmierci, przeto podaje je do publicznej wiadomości, według listy zestawionej przy najnowszych niedawnych wyborach. Nazwiska te, które każdy kolejarz powinien dobrze sobie zapamiętać, są Łobaza Józef magazynier, Sadowski Jakób konduktor, Wróblewski Mieczysław pisarz wozowy, Kapias Julian konduktor, Kapias zwrotniczy, Damasiewicz Julian konduktor (straszna kanalia, o której kiedyś osobno pomówimy);. Mańka Wojciech konduktor, Dohnal prowizoryczny konduktor, Steca Michał dozorca wozów, Panek Piotr konduktor (także znana figura, wielbiciel lampiarza jerozolimskiego) i Mazurkiewicz Adam dozorca wozów, prawdopodobny prezes tego »zacnego« grona. Moralny nadzór nad tą całą zgrają lizunów, nicponiów i fagasów prowadzą: Szyjkowski, Rauchbergerger, Kacanik i Rombek. Naturalnie że wielkiej przyjemności nie sprawiłem tym »uczciwym i pobożnym» oczajduszom, ogłaszając powyższą listę, wiedzą oni dobrze, że po uszy rumienić się muszą, przechodząc obok pierwszego lepszego kolejarza, że na nikogo wzroku podnieść nie śmią, że na każdym kroku nasłuchać się muszą żartów i docinków doprowadzających ich do rozpaczy, dla tego skład wydziału starannie ukrywali. Nazwiska powyższe ogłaszam więc tem chętniej, że tajemnice ich polecano nam błagalnie i z rękami złożonemi jak do pacierza. Widocznie że banda ta świadomą jest, swego łajdackiego posłannictwa. Z pomiędzy innych spraw przemyskich muszę jeszcze wspomnieć o niewinnem ukaraniu konduktora Wojciecha Hendzlika przez asystenta Kazimierza Antonowicza. Kara ta wynosząca 4 korony, wywołała powszechne oburzerzenie, w postępowaniu bowiem Hendzlika ani cienia przewinienia nie było, nadto po myśii § 93 pragmatyki, nie dozwolono mu się usprawiedliwić.

KRONIKA.

Sprawozdanie kolejowej kasy chorych za rok 1900 wykazuje z końcem roku 93.948 członkóy, w przeciągu roku liczba członków dochodziła do 107.583 osób. Członków rodzin t. j. żon i dzieci poniżej lat 18, wykazuje sprawozdanie w liczbie 207.457 osób. Dochody kasy chorych wynosiły 2,496.610 kor., rozchody 2,394.741 kor., Kary przyniosły 22.935 koron dochodu (z tego $^{1}/_{7}$ część ogrzewalnia w Stanisławowie). Na opłacenie lekarzy zarząd kolejowy przyczynił się tylko z kwotą 138.000 koron. Zasiłki pieniężne dla chorych dziennych robotników wynosiły 640.570 koron, dodatki na koszta połogu 210.725 koron, koszta pogrzebowe 68.809 koron za zmarłych członków, a 107.893 koron jako koszta pogrzebowe żon i dzieci. Do funduszu zapomogowego dla lekarzy wpłacono 27.600 koron.

Statystyka chorób członków (z wyłączeniem rodzin) wykazuje następujące słabości:

	wypadków	dni choroby	wypadków śmierci
Chor. infekcyjne. . . .	15.861	245.818	320
» organów trawienia	15.044	190.789	46
» krwi	11.294	199.033	7
» org. oddechowych.	9.352	182.928	58
Uszkodzenia w służbie .	8.600	212.547	43

Z tych niewielu cyfr każdy się przekona, że wpływ członków na gospodarkę w kasie chorych jest jedną z najważniejszych kwestyj, że niejedno musi się usunąć jak n. p. 26 do 28 tysięcy podarunku dla lekarzy kolejowych, za to że są naganiaczami zarządów, albo że członków od poboru medykamentów wykluczają, oprócz tego w instytucyi tej jest bardzo wiele złego, o czem zresztą nie potrzebujemy wspominać, pisaliśmy bowiem o tem obszernie w osobnych artykułach. Przypominamy tylko, że właśnie teraz zbliżają się wybory do zarządu kasy chorych, jeżeli zaś, Towarzysze, pragniecie polepszenia dotychczasowych niemożliwych stosunków, to głosujcie na poleconych przez nas kandydatów.

Ciekawy dokument. Wiadomo że naczelnik ogrzewalni w Stanisławowie inspektor Zajączkowski, uważa siebie za »jedynego porządnego« czowieka w całej Austryi, a maszynistów stanisławowskich za największych gałganów w krajach w Radzie państwa reprezentowanych. Zapatrywania swoje uwiecznił nawet ten »miły« człowiek okólnikiem z dnia 25 sierpnia b, r. który w spolszczeniu poniżej podajemy:

»Do pp. maszynistów! Dostrzeżono w ostatnich czasach: brak staranności, lenistwo i lekkomyślność w wykonywaniu służby, które stały się nawet przyczyną wypadków, *(tak? przyp. red.)* i że c. k. dyrekcya kolei państw. we Lwowie odnosiła się nawet telegraficznie do tutejszej dyrekcyi o zaradzenie złemu zmuszając mię do wezwania pp. maszyszynistów do ścisłego wykonywania obowiązków.

Lokomotywy są zanieczyszczone i zaniedbane, *(a to ślicznie p. Zajączkowski! p. red.)*, również to zamo dotyczy i tendrów. — **60 lokomotyw w 3 miesiącach odstawiono do warsztatów** z powodu grzejących się osi, *(Co raz ładniej p. Zajączkowski! i temu maszyniści mają być winni? przyp. red.)*. W ostatnich czasach przytrafia się bardzo często że rury ciekną, *(A to pan pięknie gospodaruje? przyp. red.)*. Na stacyach i na przestrzeni nie zważa się na sygnały, *(zapewne z nadmiaru wypoczynku? przyp. red.)*. Z powodu szybkiego wjazdu na zwrotnice mieliśmy już jedno wykolejenie, *(czy tylko jedno? i czy maszyniści rozkład jazdy układali i czy pan karami za spóźnienia nie przynaglasz ich do szybkiej jazdy? przyp. red.)*. Z powodu większej chyżości przy przesuwaniu i używania hamulca parowego (vacuum) następują uszkodzenia środków przewozowych, a oprócz tego inne wykroczenia jak n. p. nieposłuszeństwo, niechęć *(oj to prawda, bo każdemu już gardłem ta psia służba wyłazi przyp. red.)* i krnąbrność. Stosunki te są nie do zniesienia a za pomocą surowych środków musi się im tamę położyć, *(a więc zapewne jeszcze więcej kar, p. Zajączkowski? przyp. red.)*. Wzywam przeto pp. maszynistów, piękny swój zawód, *(bardzo piękny, tylko djabelnie niebezpieczny i niepopłatny, p. red.)* z zamiłowaniem wykonywać, i zdążać do tego, aby **bardzo zła opinia** jaką mają panowie nie tylko u najwyżej przełożonej władzy, ale także u sąsiednich dyrekcyj, zmienioną została.

Zajączkowski
naczelnik ogrzewalni.«

Nic lepiej nie charakteryzuje opłakanego położenia w kolejnictwie galicyjskiem, jak powyższy okólnik Zajączkowskiego, wszak to nieocenione przyznanie się do wszystkiego złego, co tylko »sparrsystem« nabroił. Zajączkowski powiedział więcej aniżeli potrzebowaliśmy wiedzieć w tej kwestyi, cennego tego dokumentu nie omieszkamy też należycie zużytkować.

Miedzy braćmi siekierka zginęła. Z okazyi ostatnich wyborów do sejmu, Horoszkiewicz z lekkiem sercem mógł zapewniać, że każdemu kolejarzowi pozostawia zupełną swobodę głosowania, musiał bowiem naprzód już wiedzieć, że żaden kolejarz z braku kart legitymacyjnych nie będzie głosował. Sprawa ta tem bardziej jest podejrzaną, że wszyscy funkcyonaryusze kolei północnej karty legitymacyjne otrzymali, a o funkcyonaryuszach kolei państwowej zapomniano (?) W sprawie tej pisze »Nowa Reforma«:

„W Krakowie w układaniu list wyborczych użyto pewnej finty, którą uważać należy za nadużycie wyborcze. Oto skreślono z niej około 200 funkcyonaryuszy kolejowych, przeczuwając, że głosowaliby za kandydatami postępowymi. Interesowani nie przeglądali list, nie wnosili reklamacyj, bo im nawet przez myśl nie przeszło aby im nie udzielono prawa głosu, gdyż dotychczas, co wyborów, zupełnie prawidłowo otrzymywali karty legitymacyjne. Teraz nie otrzymawszy ich, wysłali do magistratu jednego ze swoich z zapytaniem, a ten ku swemu zdumieniu przekonał się, że cały tak znaczny zastęp wyborców pozbawiono prawa wyborczego.

Wielkie nadużycia działy się też przy doręczaniu kart legitymacyjnych, zwłaszcza wyborcom żydowskim. Wielu z nich karty pokradziono, przyczem ktoś pofałszował podpisy ich. Nie otrzymawszy kart zgłaszają się oni do magistratu i dowiadują się, że karty ich już ktoś podjął...

To się u konserwatystów nazywa: walka »uczciwymi« środkami«.

Piasecki wróoił z urlopu, a z nim razem powróciły niepokój i intryga w krakowskiej stacyi. Przez dwa miesiące nieobecności tego człowieka, panowały tutaj idealne stosunki, służba odbywała się wzorowo, każdy spełniał chętnie swoje obowiązki, czuł się swobodnym w życiu pozasłużbowem, wiedząc, że go nie śledzi przenikliwe oko szpiega. Niema jeszcze dwóch tygodni jak Piasecki powrócił, a już go wszędzie pełno, wszyscy go mają po uszy. Rozpoczęły się już konferencye Pilawskiego, Zielińskiego i innych. Nadkonduktora Janiczka czepiał już Piasecki, dla czego wystąpił z czytelni, innym zaś o zachwianej lojalności, narzucał się ażali nie potrzebują jakich od niego »dobrodziejstw«, niestety na propozycye takie każdy z podełba spoziera i myśli sobie *„Timeo Danaos et dona ferentes“*, (wystrzegaj się Greków, nawet wtenczas gdy cię podarkami obdarzają).

Zewsząd dochodzą nas skargi, że dzieci niższych funkcyonaryuszy kolejowych, ubiegając się o posady przy kolei, napotykają na ogromne trudności, aczkolwiek przed kikoma laty wyszło rozporządzenie ministeryalne, że kandydaci rodziców przy kolei się znachodzących, przy tych samych warunkach kwalifikacyjnych mają pierwszeństwo. Rozporządzenie to, lekceważą sobie zarządy kolejowe, ale odnośnie tylko do biednych, licho płatnych i obarczonych licznemi rodzinami funkcyonaryuszy, podczas gdy grube ryby, bez żadnych zachodów, na samo wspomnienie tylko synów swych i córki na różnych stanowiskach umieszczają. N. p. dwie córki ś. p. Kerekjarty są manipulantkami, dwie córki ś. p. Hupperta także manipulantkami. Osławiony żyjący inspektor Heinrich ma dwóch synów przy kolei, Birnbaum jednego syna, Smolka dwóch synów. Niejaka Świderska ma emeryturę, restauracyę kolejową, a oprócz tego córka jest manipulantką, a syn aspirantem. Celem dokładnego wyczerpania tego tematu, upraszamy Towarzyszy o dalsze doniesienia w tej sprawie.

Hakatyści. Gdy Kałmucki na Bukowinie wydał zakaz używania języka polskiego do wywoływania odjazdu pociągów przez portyerów, to galicyjscy dyrektorowie mało nie popękali z zazdrości, że taki łatwy koncept służalstwa, capnął im z pod nosa taki Kałmucki. »A to szelma nas podszedł« szeptał jeden. »Jak Boga kocham, okradł mię w biały dzień, bo to był mój plan« mówił drugi, koniec końcem, że najpierw połapał się Wierzbicki, że trzeba koniecznie coś robić, aby się nie dać zaćmić Kałmuckiemu i wydał znany zakaz używania języka polskiego, w wewnętrznej niższej służbie kolejowej. Za Wierzbickim poszłapał i Horoszkiewicz i wydał taki sam ukaz datowany dnia 18 lipca b. r. L. 60031 V. O śmieszności i niedorzeczności tych ukazów pomówimy kiedyś obszerniej ze stanowiska służbowego, ze stanowiska bowiem narodowego spo-

tkały się one z należytem ocenieniem ze strony codziennej prasy. Niestety, szkoda było słów, bo panowie ci należą do ludzi, którzy gdy się im w oczy pluje, mówią, że deszcz pada.

O czem pisze „Bahnfrei“? Oprócz ulubionych tematów »Standesehre« »Standesbewustsein« »Standespflichten« »Standeswürde« któremi każdy numer jest naszpikowany, obok bardzo nudnych fejletonów, kilku kolumn anonsów i sprawozdań z deputacyj do pana ministra, znajdujemy w tem piśmie jeszcze takie artykuły jak n. p. w 17 numerze z dnia 1 września; »Schutz der Eisenbahnbeamten-Uniform«, (w obronie uniformu urzędniczego). Gdzieś wyłapano jakiegoś pocztarza przebranego w uniform całkiem podobny do kolejowego i o zgrozo! przekonano się, że kamizelka miała złote guziki, »flotenrok« złote guziki, klapy złote, rozety złote, na czapce złoto a w dodatku krój i materya uniformu całkiem jak u kolejarzy. Takich rzeczy nie zasypia się przecież, opisuje więc »Bahnfrei« jak energicznie zwrócono się z tą sprawą do ministerstwa handlu, jaką uprzejmą odpowiedź otrzymano, i reprodukuje tę odpowiedź, w której napisano, że pocztarze nie mają praw nosić uniformu kolejowego. „Bahnfrei“ dodaje zaś od siebie z dumą, że tak walczy się o interesy swych członków!

Naczelnik z Czortkowa Herzog przeniesiony na miejsce zmarłego Wintuszki do Jarosławia. Mamy nadzieję, że w Jarosławiu rozpocznie Herzog nowe życie i że spokój jaki po śmierci Wintuszki w stacyi tej zapanował, nie zostanie zamącony produkcyami à la Czortków i że pismo nasze nie będzie miało potrzeby nim się zajmować. Zobaczymy!

Osławione koszary konduktorskie we Lwowie, o które tyle lat już się puka do „obarczonego ogromną odpowiedzialnością“ dyrektora Wierzbickiego, stały się przyczyną ciężkiego uszkodzenia nadkonduktora Haasego z Krakowa. Kawał zaprawy wapiennej, który od dłuższego czasu odstawał od sufitu, oderwawszy się spadł Haasemu na głowę, wskutek czego doznał tenże wstrząśnienia mózgu i od kilku tygodni choruje.

Kraśniański Kazimierz pełniący służbę urzędnika ruchu w Rohatynie, małpuje wielkopańskie maniery swego .byłego mistrza z Worochty i wskutek tego staje się dla personalu nieznośnym. Personal nie jest obowiązanym stosować się do kaprysów pierwszego lepszego błazna i wraz z nim podzielać uwielbienie dla jego głupoty, przeszkadzającej mu zrozumieć, że konduktorów nie zaopatrza się w żadne świeczniki do oświecania wagonów kolejowych, z tego powodu nie urządza się żadnych awantur w stacyi w obec publiczności i takie sprawy do »sztundenpasu« nie należą. Jeżeli zaś Kraśniański widział gdzieś u kogo takie świeczniki, to były one jego własnością, które sobie sam sporządzić kazał, a nie żadnym inwentarzem kolejowym.

Odroczona rozprawa sądowa przeciwko Hermanowi Pollakowi miała się odbyć d. 4 b. m. Rozprawa ta z urzędu została znowu odroczoną. Spornym stronom i licznym świadkom oznajmiono, że z powodu 18 spraw na dzień ten przypadających, jako też obszernego materyału śledczego, wymagającego kilkugodzinnego rozpatrywania, sprawa ta w wyznaczonym terminie odbyć się nie może, nowy więc termin zostanie rozpisany. Również odroczoną została rozprawa przeciw Karolowi Kramerowi, która na 13 b. m. była wyznaczoną.

Żon kolejarzy nie przypuszcza Horoszkiewicz do audyencyi, nie wiadomo dla jakich powodów, czy nie dowierza sam sobie, czy też ze strachu przed ostrymi językami nie krępowanymi przepisami pragmatyki? Dotyczący ukaz wydanym został 31 lipca b. r. L. 39196 I.

Zorganizowani konduktorzy w Czortkowie wzywają kierownika pociągu Wolfa Henryka, aby wiadome 6 koron 20 halerzy złożył na ręce towarzysza Wojnara, w przeciwnym razie zmuszeni będą, w inny sposób nakłonić go go zadośćuczynienia koleżeńskim obowiązkom. Również przestrzegają kierownika pociągu K.... I.... aby zmienił sposób swego postępowania, zmuszeni byliby bowiem postawić wniosek o wykluczenie go z organizacyi.

Na kim się odbije? Wiadomo, że w tak zwanych »wycieczkach kolejarzy« oprócz 10 drabów ze Lwowa i tyluż z Krakowa, żadni kolejarze udziału nie brali. Wiadomo także, że wszyscy tak zwani »wycieczkowcy« to najzwyklejsi podróżni, korzystający z taniej jazdy, którzy interesy swoje we Lwowie, a względnie w Krakowie aż do wycieczki poodkładali, wycieczka zaś sama obchodziła ich tyle co psa piąta noga. Na tydzień przed i tydzień po wycieczkach, konduktorzy zauważyli słabszy ruch osobowy, dyrekcye bowiem około 5000 osób darowały lizuniom. Każdy pociąg wycieczkowy liczył w przybliżeniu około 800 osób, co czyni przy trzech pociągach w jednym kierunku 2400 osób, tam zaś i z powrotem 4800 osób. Ponieważ biorąc okrągło, jazda w jednym kierunku 4 złr. kosztuje, przeto osoby te powinny były przynieść 19.200 złr. dochodu, tymczasem kolej państwowa pobrała za te jazdy 3 razy po 360 złr. czyli razem 1080 złr., straciła zatem okrągło 18.000 złr. Co znaczy tyle co awans dla 360 stałych, albo stabilizacya dla 180 prowizorycznych funkcyonaryuszy. Jeżeli zaś doliczy się do tego inne wycieczki, subwencye dla lizunów i straty wynikające z tolerancyi różnych łajdactw, to straty personalu co najmniej drugie tyle wyniosą, kolej bowiem nie da się wziąć na kawał, i odbije to sobie na awansach i stabilizacyi personalu, któremu powodzi się tak świetnie, że całe lato wycieczki sobie urządza. Kolej więc nie straci, publiczność miała wygodę, przyjaźniaki żer gadzinowy, a kolejarze dostaną po skórze, mimo, że się więcej napracować musieli, zastępując przez całe lato urlopowane wycieczkowe hyeny. Po wycieczkach Marusyn pospłacał wszystkie swoje parszywe i nieparszywe długi, sprawił sobie cylinder i kilka ubrań, a nadto wszędzie go pełno po wszystkich knajpach na Gródeckiem. Zieliński zamówił sobie kontusz, karabelę i żółte bóty, jakiś krawiec w Bochni szyje na gwałt fraki i balowe garnitury dla krakowskich komitetowych, zapewne jako przygotowanie do karnawałowej kampanii. Inspektor Guttman imieniem kahału przyjmował krakowskich gadzinowców w lwowskiej czytelni kolejowej. Uczestnicy tej gadzinowej uczty nie mogą się nachwalić, co za wspaniały żer im przygotowano, jeden tylko Zieliński nie podzielał ogólnej radości, albowiem już we Lwowie wspominano mu o »funduszach czytelnianych«, przebąkując, że mu się powie »precz z łapami«, bo teraz na innych przyszła kolej.

„Marsz durniu na maszynę“ w ten sposób potraktował asystent Maryan Rudnicki (o którym na innem miejscu mowa) maszynistę Puchalskiego w Chodorowie. Z braku miejsca dokładny opis pozostawiamy do następnego numeru, dzisiaj zaś za świeżej pamięci, zwracamy uwagę c. k. dyrekcyi w Stanisławowie na postępki tego niepoprawnego draba.

Przy podziale łupu z tak zwanej »wycieczki kolejarzy«, pożarły się hyeny w krakowskiej czytelni do tego stopnia, że omal brzuchów nożami sobie nie rozprówano, rozżarte pasożytnicze gadziny rzucały się z pazurami do ócz sobie wzajemnie, najprzyzwoitszym wyrazem, jaki zapienione usta zapaśników wyrzucały było: »szubrawcze, złodzieju, karciarzu« itp. Są to same benjaminki Piaseckiego, z których jeden stoi pod zarzutem kradzieży, drugi jest hazardowym szulerem, na którego właśnie przed kilku dniami wpłynęło do dyrekcyi doniesienie z powodu ogrywania ciężko pracujących ludzi, innego żona jest publiczną ulicznicą, inny znowu jest wspólnikiem Mazanka, a dotyczący materyał w naszej tece oczekuje tylko stósownej chwili. To są podpory obecnego systemu kolejowego, co do których przestrzegaliśmy Dra Wróbla ostatnim razem. Trudno stanowczo orzec, co jest potworniejszem, czy łajdak sam, czy ten co się łajdakiem posługuje?...

Otwarte zażalenie do Świetnej c. k. dyrekcyi poczt we Lwowie.

Od kilkunastu miesięcy prawie nie przydarzało się, aby jakikolwiek egzemplarz naszego pisma reklamowano, albo adresata nie odnaleziono. W ostatnich jednak tygodniach niezwykła ilość skarg ze strony odbiorców naszego pisma, zastanawia nas, że wielu z nich numerów nie otrzymuje, że wielu adresatów odnaleźć nie można, mimo że dotychczas pismo odbierali, a w ostatnich czasach mieszkania nie zmieniali. Dodać należy, że zażalenia wpływają przeważnie z tych miejscowości, w których zawiadowcami poczt są stacyjni naczelnicy kolejowi. Upraszamy tedy świetną c. k. dyrekcyę poczt o przyjęcie mniejszego zażalenia do wiadomości i stosowne zarządzenie.

Administracya »Kolejarza«.

Odpowiedzi redakcyi.

Autorowi artykułu o „Strażnikach“. Praca pańska będzie umieszczoną po ukończeniu artykułu o palaczach, jako dalszy ciąg »Ecce homo«.

Mimo powiększenia naszego pisma, wszystkich korespondencyj nie mogliśmy pomieścić, upraszamy przeto o cierpliwość, trzymamy się zaś zasady, że kto pierwej przychodzi, ten pierwej miele. Wyjątek stanowią sprawy nie cierpiące zwłoki.

Komunikaty.

Baczność członkowie kasy chorych!

W niedługim czasie nastąpią wybory delegatów do „kolejowej kasy chorych“. Aczkolwiek wobec „niezrównanych“ statutów tej kasy wybranym delegatom nie przysługuje zbyt wielki wpływ na gospodarkę tej instytucyi, mimo to bardzo ważną jest rzeczą, abyśmy do zarządu wybrali ludzi. co do których możemy być pewni, że nie zaniedbają niczego, aby praw członków bronić i w instytucyi tej nowe reformy wprowadzić.

Jako kandydatów polecamy więc następujących kolegów:

Ruch i służba komercyalna:

Delegaci: **Novotny Robert,** robotnik magazynowy, Wiedeń I.; **Wögebauer Jan,** kierownik pociągu, Wiedeń II.

Zastępcy: **Wittek Jan,** robotnik magazynowy, Wiedeń I.; **Kern Andrzej,** blokowy, Stadtpark, Wiedeń III.

Warsztaty i służba parowoźnicza:

Delegaci: **Hartmann Jan,** stolarz, warsztat, Wiedeń I.; **Lohner Józef,** maszynista, Hütteldorf.

Zastępcy: **Grünhut Maksymilian,** ślusarz, warsztat, wiedeń I.- **Keppnik Józef,** maszynista, Hütteldorf.

Konserwacya kolei.

Delegaci: **Peschek Józef,** ślusarz, Wiedeń II.; **Schubert Józef,** torowy, Wiedeń III.

Zastępcy: **Srovnal Franciszek,** starszy robotnik, Wiedeń II.; **Schön Engelbert,** dozorca rampy, Wiedeń II.

Każdy członek kasy chorych musi dostać czystą kartkę głosowania i do niej wpisuje wszystkie powyższe nazwiska, a więc nie w ten sposób, że ruchowiec tylko ruch, a warsztatowiec tylko warsztatowych, ale powtarzamy raz jeszcze wszystkie nazwiska wpisuje.

Sekretaryat.

Baczność Kolejarze w Stryju! Lokal stacyi płatniczej w Stryju, przenosi się z dniem 1 listopada na ulicę Mickiewicza l. 525 w pobliżu dworca.

Baczność Towarzysze!

Koledzy Kołomyjscy, należący dotąd do stacyj płatniczych Stanisławów albo Kraków, zechcą od 1 sierpnia wpłacać wkładki do własnej stacyi płatniczej w Kołomyi, którą prowadzi p. Paweł Olearczyk, powiatowa kasa chorych i który wszelkich informacyj udziela.

Składki.

Na fundusz prasowy złożyli od 25 lipca po 10 września 1901:

P. z Wi. 35 h., Z. z N. 50 h. S. z Dembicy 20 h., B. z Dembicy 60, J. z M. 20. Rawa ruska 2·00. T... S... za przewóz świnkarzy 1·00. K... z D... 62. K... z Z. 30. K. z R... 52. W. z Tarnopola 20. Maszynista Rzeszów 2·00. M. z Jasła 20. K. z P. 20. Z Dembicy asystentowi Czechowi na olejek rycynowy 7·40. V... z D... 1·00. Zasmarowany 60. Czysty 1·00. F... z B... 50. heizer 40. C... L... 5·00. Morszyn 30. Szczerzec 20. Sobów 20. D. z D. 40. W... z Kołomyi 50. K... z M. 20. Razem 24·49 koron. Poprzednio wykazano 64·08 kor. Razem więc 88·57 koron.

Odpowiedzialny redaktor: Bachowski Wiktor. Wydawca: Szczepan Kurowski. Nowa Drukarnia Jagiellońska w Krakowie, pod zarządem L. K. Górskiego.